Deutscher Bundestag **Drucksache 19/11966**

19. Wahlperiode 26.07.2019

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/11462 –

Beschränkung des zulässigen Gesamtgewichts bei Lkw

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesregierung hat in ihren Schreiben an die Verbände Allianz pro Schiene, ERFA (European Rail Freight Association), VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) und VPI (Verband der Güterwagenhalter in Deutschland) bekräftigt, dass sie eine generelle Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts im Straßengüterverkehr ablehnt (Schreiben vom 24. Oktober 2018 bzw. 20. November 2018 der Staatssekretäre Gerhard Schulz und Jochen Flasbarth).

Es gibt jedoch weiterhin Forderungen aus der Industrie, das zulässige Gesamtgewicht von Lkw in Deutschland zu erhöhen (www.vci.de/langfassungen/langfassungen-pdf/2018-09-07-positionspapier-initiative-verkehrsentlastung-lkw-gesamtgewicht-44.pdf).

Mit der Neunten Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge („Lang-Lkw-Verordnung“) wurde das Streckennetz erneut ausgeweitet. Bislang war die Bundesregierung aber nicht in der Lage, die aktuelle Länge des Streckennetzes sowie die Ausweitungen mit der Neunten Verordnung genau zu beziffern, obwohl der Bund Träger der Baulast des Bundesfernstraßennetzes und Verordnungsgeber ist (vgl. Antwort auf die Schriftliche Frage 77 des Abgeordneten Matthias Gastel auf Bundestagsdrucksache 19/8180).

Der Bundesrechnungshof hat kürzlich in einem Bericht die Bundesregierung kritisiert, weil diese es versäumt hat, verlässliche Daten über die Auswirkungen der laufenden Lang-Lkw-Fahrten zu erheben (www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/bemerkungen-jahresberichte/jahresberichte/2018-ergaenzungsband/langfassungen/2018-bemerkungen-ergaenzungsband-nr-01-auswirkungen-von-lang-lkw-auf-die-infrastruktur-ausreichend-untersuchen).

Hinzu kommt, dass das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) die Statistik zum Straßenkontrolldienst seit geraumer Zeit nicht mehr auf seiner Internetseite zur Verfügung stellt, sodass die Öffentlichkeit nicht mehr über die Zahl der Kon-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 24. Juli 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

trollen und die Häufigkeit von Vergehen im Straßengüterverkehr informiert wird (www.bag.bund.de/DE/Navigation/Verkehrsaufgaben/Statistik/Kontrollstatistik/kontrollstatistik_node.html).

1. Trifft es zu, dass die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) derzeit die Auswirkungen von höheren als bislang zulässigen Lkw-Gewichten auf die Straßeninfrastruktur untersucht oder demnächst untersuchen soll?

2. Von welcher übergeordneten Behörde wurde diese Untersuchung in Auftrag gegeben?

   Wann wurde die Untersuchung in Auftrag gegeben?

3. Welche Leitfragen liegen der Untersuchung im Hinblick auf Verkehrssicherheit, Infrastrukturabnutzung, Verkehrsverlagerung und Klimaschutz zugrunde?

4. Welche Lkw-Maße und -Gewichte werden im Rahmen der Untersuchung betrachtet?

5. Bis wann soll die Untersuchung abgeschlossen sein, und zu welchem Zeitpunkt ist die Veröffentlichung der Untersuchungsergebnisse geplant?

6. Soll in der Studie lediglich die Anpassung des zulässigen Gesamtgewichts im Vor- und Nachlauf des Wagenlandungsverkehrs an die Bedingungen im Kombinierten Verkehr – also die Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts auf 44 Tonnen – untersucht werden (s. Meilenstein 5.4 des Masterplans Schienengüterverkehr, Bundestagsdrucksache 19/10533), oder soll eine netzweite Regelung im Bundesfernstraßennetz untersucht werden?

7. Welche Sach- und Personalkosten entstehen im Rahmen der Untersuchung (bitte jahresscheibengenau aufschlüsseln und Gesamtsummen in Euro angeben)?

8. Werden in der Studie auch die Tauglichkeit der Nothaltebuchten und die erhöhte Brandlast in Tunneln im Zusammenhang mit dem Einsatz von übergroßen- oder überschweren Lkw untersucht?

9. Werden in der Studie auch die Auswirkungen auf die Fernstraßeninfrastruktur untersucht (vorzeitiger Verschleiß von Fahrbahndecken, Tragfähigkeitsreserven von Brückenbauwerken, ggf. notwendige Verstärkung bzw. Ersatz von Brückenbauwerken)?

   Wenn ja, in welchem Umfang, und mit welchem konkreten Prüfauftrag?

   Wenn nein, aus welchen Gründen nicht?

Die Fragen 1 bis 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die in Frage 1 genannte Untersuchung durch die Bundesanstalt für Straßenwesen wurde weder beauftragt noch ist sie geplant.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wird im zweiten Halbjahr 2019 eine Untersuchung in Auftrag geben, mit der die Prüfaufträge aus den Masterplänen Schienengüterverkehr (Meilenstein 5.4) und Binnenschifffahrt (Maßnahme IV.2) umgesetzt werden. Es handelt sich dabei nicht um die in Frage 1 genannte Studie. Es soll mit einer verkehrsträgerübergreifenden Studie geprüft werden, ob über die Vergünstigungen im Kombinierten Verkehr hinaus weitere Ausnahmen für ein auf 44 Tonnen erhöhtes zulässiges Gesamtge-

wicht von Lkw für Vor- und Nachläufe zu Umschlageinrichtungen bzw. Häfen für Massengüter und/oder im konventionellen Wagenladungsverkehr zugelassen werden sollten.

10. Welchen Umfang hat derzeit das für Lang-Lkw zugelassene Streckennetz und welche Ausweitungen wurden mit der Ersten bis Neunten Änderungsverordnung vorgenommen (bitte jeweils nach Streckenkilometern differenziert für Bundesautobahnen und Bundesstraßen sowie aufgeschlüsselt nach Bundesländern angeben, ggf. auch freigegebene Streckenkilometer im nachgeordneten Straßennetz beziffern)?

Das für Lang-Lkw freigegebene Streckennetz ist der Anlage zu § 2 Absatz 1 der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (LKWÜberlStVAusnV) zu entnehmen. Die jeweils erfolgten Änderungen ergeben sich aus dem Vergleich der genannten Änderungsverordnungen.

11. Warum war die Bundesregierung bisher nicht in der Lage, die genaue Länge des für Lang-Lkw zugelassenen Bundesfernstraßennetzes anzugeben (vgl. Antwort auf die Schriftliche Frage 77 auf Bundestagsdrucksache 19/8180)?

Die Berechnung der Länge des für Lang-Lkw freigegebenen Streckennetzes erfolgte während des Feldversuchs Lang-Lkw im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitung durch die Bundesanstalt für Straßenwesen, insbesondere im Zusammenhang mit Untersuchungen zu Verkehrsnachfragewirkungen und Marktpotenzial des Lang-Lkw. Nach Abschluss der Untersuchungen und dem Ende des Feldversuchs am 31. Dezember 2016 wurden diese Daten nicht mehr erhoben.

12. Hält es die Bundesregierung für sachgerecht, dass der Bund als Träger der Straßenbaulast und Verordnungsgeber der „Lang-Lkw-Verordnung“ (Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge – LKWÜberlStVAusnV) nicht in der Lage ist, Angaben zu dem für Lang-Lkw zugelassenen Bundesfernstraßennetz zu machen?

13. Bis wann plant die Bundesregierung eine Erfassung des für Lang-Lkw freigegebenen Bundesfernstraßennetzes?

14. Welche Länge hat das für Lang-Lkw zugelassene Bundesfernstraßennetz in Deutschland derzeit (bitte in Kilometern angeben und nach Bundesländern differenzieren)?

Die Fragen 12 bis 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für Lang-Lkw gelten dieselben Gewichtsgrenzen wie für herkömmliche Lkw. Vor diesem Hintergrund ist die Streckenlänge nicht relevant. Die Möglichkeit der Erfassung des gesamten Streckennetzes wird derzeit geprüft.

15. Wie werden Lang-Lkw-Fahrten, die im Rahmen der geltenden Ausnahmeverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur stattfinden, wissenschaftlich begleitet und ausgewertet?

Es wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

16. Wie viele Unfälle mit Beteiligung von Lang-Lkw gab es nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem 1. Januar 2017 in Deutschland, und welche Folgen hatten diese (insbesondere Personenschaden, ggf. Höhe des Sachschadens; bitte monatlich differenziert darstellen und nach Unfallursachen und Unfallarten aufschlüsseln)?

17. Welche Schlussfolgerungen hat die Bundesregierung aus den bisherigen Unfallereignissen von Lang-Lkw in Deutschland für die Ausgestaltung der Straßeninfrastruktur, die Gewährleistung der Verkehrssicherheit und die Anpassung der entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen zum Einsatz von Lang-Lkw gezogen?

Die Fragen 16 und 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik liegen zu Unfällen mit Beteiligung von Lang-Lkw keine Informationen vor.

18. Welche Kosten sind bislang dem Bund als Straßenbaulastträger für die Infrastrukturanpassungen für Lang-Lkw entstanden, und welche Anpassungen hat der Bund als Straßenbaulastträger bisher veranlasst?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

19. Welche Straßenabschnitte, die zur Bundesgrenze führen, sind im geltenden Streckennetz für Lang-Lkw freigegeben, obwohl EU-rechtlich grenzüberschreitende Fahrten mit übergroßen Lkw nicht erlaubt sind?

Nach dem derzeit geltenden Stand der Achten Änderungsverordnung sind folgende Streckenabschnitte bis zur Bundesgrenze freigegeben:

- A 3, A 4, A 30, A 40, A 52, A 57, A 61, A 280 bis zur Bundesgrenze Deutschland/Niederlande,
- A 3, A 7, A 8, A 93, A 96 bis zur Bundesgrenze Deutschland/Österreich,
- A 6 bis zur Bundesgrenze Deutschland/Frankreich,
- A 6 bis zur Bundesgrenze Deutschland/Tschechische Republik,
- A 7 bis zur Bundesgrenze Deutschland/Dänemark,
- A 8 bis zur Bundesgrenze Deutschland/Luxemburg,
- A 44 bis zur Bundesgrenze Deutschland/Belgien.

20. Aus welchem Grund hat das Bundesverkehrsministerium dennoch Strecken freigegeben, die zur Bundesgrenze führen?

21. Auf welchen für Lang-Lkw freigegebenen Strecken kann direkt an der Bundesgrenze gewendet werden?

Die Fragen 20 und 21 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Länder prüfen, ob bestimmte Strecken für das Befahren mit Lang-Lkw geeignet sind und melden diese dem BMVI zur Aufnahme in die Streckenliste. Es handelt sich hierbei in erster Linie um eine infrastrukturelle Prüfung. Die Freigabe einer Strecke bis zur Bundesgrenze erlaubt keinen grenzüberschreitenden Verkehr.

22. Wie positioniert sich die Bundesregierung im Hinblick auf grenzüberschreitende Fahrten mit Lang-Lkw?

23. Wie positioniert sich die Bundesregierung im Hinblick auf grenzüberschreitende Fahrten mit Lkw, die ein Gesamtgewicht von 40 bzw. 44 Tonnen überschreiten?

Die Fragen 22 und 23 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ein grenzüberschreitender Verkehr mit Lang-Lkw ist in Übereinstimmung mit dem EU-Recht nur dann zulässig, wenn zwischen den Nachbarstaaten eine völkerrechtliche Vereinbarung zum grenzüberschreitenden Lang-Lkw-Einsatz besteht. Dazu müssten die in Deutschland geltenden Anforderungen an den Einsatz von Lang-Lkw (u. a. technische Anforderungen, Höchstgewicht von 40 bzw. 44 t) auch durch die ausländischen Fahrzeuge erfüllt würden. Ein Einsatz von schwereren Fahrzeugen kommt nicht in Betracht. Zum jetzigen Zeitpunkt bestehen keine solchen bilateralen Vereinbarungen mit deutscher Beteiligung.

24. Plant die Bundesregierung, das Überholverbot für Lang-Lkw auf Bundesfernstraßen aufzuheben?

    Wenn ja, inwiefern hat die Bundesregierung die Auswirkungen einer solchen Änderung auf die Verkehrssicherheit auf Bundesfernstraßen untersuchen lassen?

Das BMVI plant, das Überholverbot nur für Lang-Lkw vom Typ 1 (verlängertes Sattelkraftfahrzeug) aufzuheben, da diese Fahrzeugkombinationen deutlich kürzer als herkömmliche Gliederzüge mit einer zulässigen Gesamtlänge von bis zu 18,75 m sind. Für die übrigen Lang-Lkw bleibt das Überholverbot bestehen.

25. Welche maximalen Lkw-Gewichte sind in den Nachbarländern Deutschlands derzeit regulär und versuchsweise erlaubt (bitte je Land aufschlüsseln)?

Die maximalen Lkw- Gewichte aus den Nachbarländern Deutschlands werden seitens der Bundesregierung nicht erfasst. Das „International Transport Forum“ bietet unter dem angegebenen Link eine Tabelle mit den maximal erlaubten Gewichten in europäischen Staaten an: www.itf-oecd.org/node/19217.

26. Wann steht die Kontrollstatistik auf der Internetseite des Bundesamts für Güterverkehr der Öffentlichkeit wieder zur Verfügung (auf der Internetseite des Bundesamts für Güterverkehr zur Kontrollstatistik heißt es seit geraumer Zeit „Zurzeit wird die Seite überarbeitet“)?

    Aus welchem Grund ist die Kontrollstatistik seit einiger Zeit nicht abrufbar?

Die Internetseite des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) wird derzeit sukzessive überarbeitet, daher ist bislang noch keine Veröffentlichung der Statistik erfolgt.

27. Wie viele Stellen sind jeweils in den Jahren 2020, 2021 und 2022 beim Bundesamt für Güterverkehr für den Mautkontrolldienst geplant?

Für den Haushalt 2020 sind für Aufgaben der LKW-Maut 51 neue Planstellen angemeldet. Weitere Zugänge sind derzeit nicht geplant.

28. Wie viele Stellen sind jeweils in den Jahren 2020, 2021 und 2022 beim Bundesamt für Güterverkehr für den Straßenkontrolldienst geplant?

Eine Aufstockung der Planstellen im Straßenkontrolldienst ist derzeit nicht geplant.

29. Von welchen Kriterien hängt eine weitere Aufstockung der Stellen für das Kontrollpersonal im Rahmen der Personalbemessung ab, und ist sie inzwischen erfolgt (siehe Antworten zu den Fragen 37 und 38 auf Bundestagsdrucksache 19/8489)?

Die Beantragung weiterer Stellen für das Kontrollpersonal hängt von einer umfassenden Betrachtung der Ist-Situation der Aufgabenwahrnehmung nach Umsetzung der beabsichtigten Stellenbesetzungsmaßnahmen ab. Hierbei werden insbesondere Faktoren wie die Fortentwicklung der Kontrolltechnik und -methoden vor dem Hintergrund der Zielsetzung des gesetzlichen Kontrollauftrages berücksichtigt. Bei einer Personalbedarfsermittlung wird nach den Kriterien des Handbuches für Organisationsuntersuchung und Personalbedarfsermittlung des BMI/BVA vorgegangen.

30. Welche Aufgaben übernehmen Bundesamt für Güterverkehr, Polizei, Zoll und Gewerbeaufsichtsämter jeweils bei Lkw-Kontrollen, und hält die Bundesregierung eine Ausweitung des Zuständigkeitsbereichs des Bundesamtes für Güterverkehr vor dem Hintergrund des steigenden Lkw-Verkehrs für sinnvoll und notwendig?

Die Aufgaben des BAG sind in § 11 des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) aufgeführt. Eine Ausweitung des Zuständigkeitsbereichs des BAG könnte sich bspw. auf Kraftomnibusse und die Möglichkeit zur Anordnung der Weiterfahrt bei gefährdend abgestellten Fahrzeugen auf Parkplätzen an Autobahnen erstrecken.

31. Wie viele Lkw wurden jeweils in den Jahren 2016, 2017 und 2018 vom Bundesamt für Güterverkehr insgesamt in Deutschland kontrolliert?

Kontrollierte FZ	Mautkontroll-dienst	Straßenkontroll-dienst
2016	10.647.516	420.043
2017	11.483.930	463.567
2018	9.739.314	554.451

32. Wie viele Lkw-Fahrten fanden nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils in den Jahren 2016, 2017 und 2018 in Deutschland statt?

Statistische Angaben zu den Lkw-Fahrten in Deutschland liegen dem BAG aus zwei Quellen vor: der Güterkraftverkehrsstatistik und der Mautstatistik. Die Statistiken unterscheiden sich nach der Definition einer Lkw-Fahrt und nach den erfassten Fahrten.

Die Güterkraftverkehrsstatistik erfasst Fahrten gebietsansässiger und gebietsfremder Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 3,5 t. Eine Fahrt ist definiert als die Fahrt vom Startpunkt zum endgültigen Zielort. So zählt eine Beförderung mit einer Teilentladung unterwegs als eine Fahrt. Angaben für gebietsfremde Lkw liegen lediglich bis 2017 vor. Die untenstehende Tabelle unterscheidet nicht nach Fahrten in, von, nach oder durch Deutschland.

Fahrten	2016	2017	2018
gebietsansässige Fahrzeuge	406 Mio.	412 Mio.	417 Mio.
gebietsfremde Fahrzeuge	40 Mio.	43 Mio.	-
Summe	446 Mio.	455 Mio.	-

Die Mautstatistik weist mautpflichtige Fahrten auf den deutschen Bundesautobahnen und Bundesstraßen mit Lastkraftfahrzeugen ab 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht aus. Anders als bei der Güterkraftverkehrsstatistik ist eine Mautfahrt definiert als eine Fahrt von der Auffahrt auf eine mautpflichtige Straße bis zum nächsten Verlassen einer mautpflichtigen Straße. Wenn z. B. bei einer Beförderung das mautpflichtige Straßennetz wegen einer Teilentladung verlassen und anschließend auf einer mautpflichtigen Straße zum endgültigen Zielort fortgesetzt wird, handelt es sich in der Mautstatistik um zwei Fahrten.

	2016	2017	2018 *)
mautpflichtige Fahrten mit LKW ab 7,5 t zGG	490.264.803	502.405.833	726.417.120

*) Am 1. Juli 2018 wurde das mautpflichtige Straßennetz auf alle Bundesstraßen ausgeweitet.

33. Wie viele Vergehen wurden bei den Lkw-Kontrollen des Bundesamtes für Güterverkehr jeweils in den Jahren 2016, 2017 und 2018 festgestellt (bitte jeweils nach Art des Vergehens aufschlüsseln)?

Die nachfolgende Tabelle stellt die durch den Mautkontrolldienst beanstandeten Fahrzeuge und die festgestellten Verstöße dar:

	Anzahl beanstandeter Fahrzeuge	Anzahl Verstöße		
		Falsch-zahler	Nicht-zahler	Sonstige
2016	27.952	10.083	16.039	1.830
2017	25.146	10.017	13.169	1.960
2018*	22.896	*	*	*

* Aktuell ist aus technischen Gründen eine Unterteilung nach Falsch-, Nichtzahler und Sonstige für 2018 nicht möglich.

Die nachfolgende Tabelle stellt die Kontrollen des Straßenkontrolldienst je Rechtsgebiet, die jeweiligen Beanstandungen und die festgestellten Verstöße dar:

	Kontrollen je Rechtsgebiet			Beanstandungen je Rechtsgebiet			Verstöße je Rechtsgebiet		
	2018	2017	2016	2018	2017	2016	2018	2017	2016
Abfallrecht	21.841	21.351	21.406	2.696	2.288	2.135	4.898	4.303	3.799
CSC	2.063	2.079	2.474	1	4	6	1	6	8
FahrPersR	153.793	150.639	166.816	25.954	27.183	32.955	128.316	148.303	173.837
Gefahrgutrecht	15.561	16.827	16.918	1.873	1.954	2.321	3.243	3.668	4.058
GüKG	168.558	154.227	160.781	5.332	4.902	4.781	9.707	9.315	9.901
Illegale Beschäftigung	6.975	5.946	6.258	551	432	404	818	634	624
KWKG	16	16	24	0	0	0	0	0	0
Lebensmittelrecht	2.627	2.551	2.912	11	19	22	16	24	22
Sprengstoffgesetz	37	23	20	0	0	0	0	0	0
StGB	614	507	588	559	451	497	837	807	750
StVR	361.398	327.571	327.124	24.944	25.123	28.766	32.719	33.045	36.657
Tierschutz	200	288	326	11	18	20	14	23	28

* Ein Fahrzeug kann bezüglich mehrerer Rechtsgebiete kontrolliert werden. Eine Beanstandung kann mehrere Verstöße enthalten.

34. Welche Bußgeldsumme wurde jeweils in den Jahren 2016, 2017 und 2018 im Zusammenhang mit Lkw-Kontrollen des Bundesamtes für Güterverkehr vereinnahmt?

2016: 12 335 140 Euro,

2017: 21 342 644 Euro,

2018: 21 390 095 Euro.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333